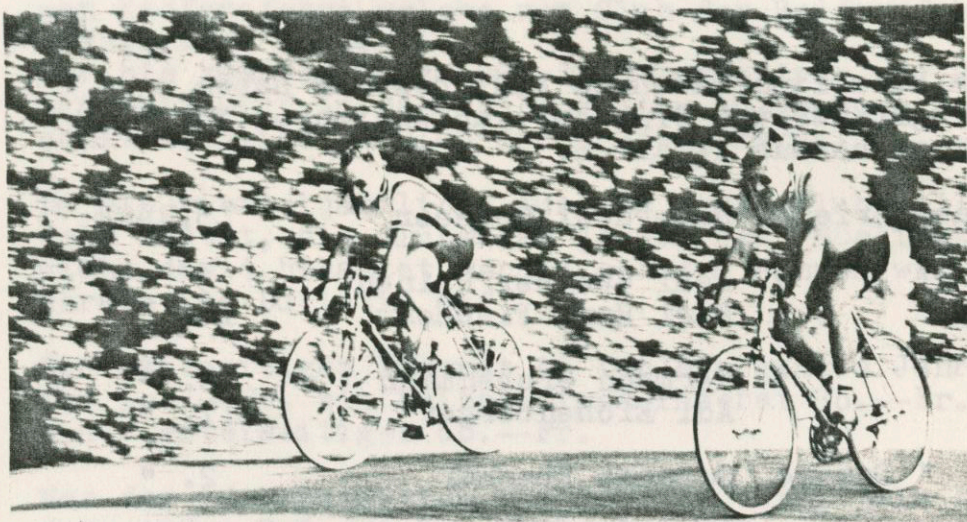


Mit dem Velo nach Portugal 1

von Kurt Stocker



Gedanken und Eindrücke zur Fernfahrt Solothurn–Lissabon vom 15. bis 30. Juli 1982.

Es war vor ungefähr 1½ Jahren, als ich in der «Solothurner Zeitung» eine kleine Notiz entdeckte, die ankündigte, dass ein gewisser Willy Niklaus von Solothurn für das Jahr 1982 eine Fernfahrt plane.

«Das wäre eigentlich etwas für dich, um deine Kondition zu testen», dachte ich mir und forderte die Unterlagen an. Kurz entschlossen gab ich dann auch die Anmeldung zu diesem Abenteuer ab. Mein Entschluss beschäftigte mich zu dieser Zeit noch in keiner Art und Weise, war das Startdatum doch noch in weiter Ferne. Je näher aber der 15. Juli kam, um so mehr bekam ich Angst vor meinem eigenen Mut. Diese Angst verstärkte sich noch, war ich doch im Mai 4 Wochen im Ausland. Dadurch war es mir nicht mehr möglich, die empfohlenen 2500 km in die Beine zu kriegen. Auch durch das «Buschtelefon» hörte ich einige Kommentare meiner Kollegen und Mitmenschen, die hinter vorgehaltener Hand mein Unterfangen in Frage stellten und Kommentare wie z. B. «der mit seinem Gewicht; der schafft das doch nie, als

schwacher Bergfahrer kommt er doch nie über die x-hundert Höger, und die Hitze, die in Spanien und Portugal zu dieser Zeit herrscht, wird brutal sein». Diese Äusserungen bescherten mir zwar am Anfang einiges Kopfzerbrechen, dann aber mit der Zeit bekam ich mein Selbstvertrauen wieder zurück und sagte mir «es wird schon schiefgehen, nach Lissabon kommst du, so oder so»!

Endlich war's dann soweit. Wir besammelten uns vor dem Baseltor, fassten die Startnummern, bekamen die letzten «Orders», und punkt 9 Uhr bewegte sich der 90 Mann starke Tross durch die Stadt Richtung Bieltor, und bereits schon nach 1½ Stunden erreichten wir Neuenburg, was doch für die ersten 60 Kilometer einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern entsprach. Beim ersten Aufstieg ins Val-de-Travers kam aber für mich die Stunde der Wahrheit. Ich wurde von etlichen Fahrern überholt, und ich währte mich bald als letzter im Tross, gab mir dann doch einen Ruck und schaute besorgt hinter mich. Zu meiner Erleichterung konnte ich feststellen, dass noch andere mühsam den Berg hinaufkeuchten.

Fortsetzung folgt

Mit dem Velo nach Portugal 2

von Kurt Stocker

Nun wurde es Zeit, mich nach einer Gruppe umzuschauen, die etwa gleich stark fuhr wie ich, denn ich konnte mir nicht vorstellen, dass ich die gesamten 2400 Kilometer allein fahren würde. Mein Kollege Rolf ist ein starker Bergfahrer, und wir einigten uns schon vor dem Start, dass jeder für sich allein fahren wird. Ich fand dann auch Unterschlupf im sogenannten «Bärau-Vierer», und zu fünft pedaltten wir der ersten Verpflegung, nach Les Verrières, entgegen. Über kurvenreiche Strassen, die teilweise eng und holprig sind, durchfuhren wir die seenreiche Gegend des französischen Jura und erreichten gegen 16.00 Uhr St-Claude. Ich war stolz, dass ich den ersten Vierzehntel der Tour hinter mich gebracht hatte.

Am zweiten Tag radelten wir dem Doubs entlang, durch malerische Fischerdörfer, und da am Anfang keine allzu grossen Steigungen zu verzeichnen waren, konnte ich auch an diesem Tag wieder die ersten 50 Kilometer im Feld mitfahren. Ich machte mir dabei so meine Gedanken über die Gefährlichkeit eines gemeinsamen Fahrens, brauchten wir doch die ganze rechte Strassenseite, und wenn ein Auto überholen wollte, kam es des öfteren zu kritischen Situationen, wenn von der anderen Seite sich ein Fahrzeug näherte. Glücklicherweise passierte aber in dieser Hinsicht die ganzen vierzehn Tage kein einziger Unfall.

Gegen Mittag wurde es heiss. Ich war froh, hin und wieder ein Beizlein aufzusuchen, in dem man den grössten Durst mit einer grossen Flasche Vichy-Wasser stillen konnte. Eine freundliche Wirtin fragte mich, bei dieser Gelegenheit, wohin wir fahren würden, und als ich ihr erklärte, dass unser Reiseziel Lissabon sei, konnte sie das fast nicht begreifen und fragte mich wieviel wir dann verdienen würden bei diesen Strapazen!

Auch die alten Männer, die in der Ecke vor ihrem Glas Rotwein sassen, schüttelten ungläubig die Köpfe, und ich hörte etwas, was wie «die sind ja verrückt» tönte.



Beim letzten Pass, bei dem 400 Höhenmeter zu überwinden waren, dachte ich über die morgige Fahrt von Roanne nach Brioud nach, bei der rund 2500 Meter Höhendifferenz zu überwinden waren. «Wenn das morgen wieder so heiss wird, wird es kritisch für dich», ertappte ich mich im Selbstgespräch.

Petrus war uns aber gut gesinnt. Eine leichte Wolken-
decke und ein kühles Lüftchen hielten
den Übergang über das französische
Zentralmassiv in angenehmem Rahmen.
Trotz nicht enden wollender Steigungen
wurde Brioud erreicht. Die ersten 570
Kilometer waren geschafft!

Meistens reichte die Zeit noch, dass man
am späten Nachmittag die Sehenswür-
digkeiten der angefahrenen Etappenorte
bewundern konnte. So ist z. B. Brioud
ein mittelalterliches Städtchen und be-
sitzt eine Kathedrale, die die älteste von
Frankreich sein soll.

Am frühen Morgen hatte ich ein schales
Gefühl in der Magengrube. Auch
wollte mir das ausgezeichnete Frühstück
nicht so recht schmecken. Wahrscheinlich
eine kleine Magenverstimmung, die
vergehen wird, dachte ich und machte
mich auf die 177 Kilometer nach Figeac.
Doch schon beim ersten leichteren An-
stieg hatte ich noch mehr Mühe als
sonst. Ich quälte mich mehr schlecht
denn recht den 1120 Meter hohen Puy-
Mary-le-Liore hinauf. Auf der Passhöhe
gab mir der Sanitäter eine Magentablet-
te. Nach einer tollen Abfahrt ging es mir
aber zusehends wieder besser. Hier kam
mir so richtig zum Bewusstsein, dass nur
ein fitter Körper die Strapazen durchste-
hen kann, denn schon eine leichte Ma-
genverstimmung kann sich enorm auf
die Leistung auswirken.

Am Abend gab es einen offiziellen Emp-
fang mit Reden, Standarten-Austausch,
Champagner und einem Erinnerungsge-
schenk. Der Maire dieser Stadt zeigte
uns höchstpersönlich die historisch-ma-
lerische Altstadt.

Am 19. Juli wädhnten wir uns fast in den
Ferien, denn die Etappe von Figeac nach
Villeneuve-sur-Lot betrug nur 143 Kilo-
meter, und die zu überwindende Höhen-
differenz war gleich Null. Damit ich die
vorüberziehende Landschaft geniessen
konnte, fuhr ich allein, dem Feld hinten-

nach. Es ist zwar bequemer im Fahrtwind
von 50 Fahrern mitzufahren, aber man
muss sich vorsehen, dass man immer die
Distanz zum Vordermann hält, und auch
nach links und rechts muss man aufpas-
sen wie ein Häftlimacher, dass es nicht
zu einem Sturz kommt.

Am nächsten Morgen begaben wir uns
auf die längste Etappe der Tour (220 km),
von Villeneuve nach Bayonne. Das Wet-
ter war für diese Jahreszeit ziemlich kühl,
und ein steifer Westwind wehte uns ent-
gegen. Wir waren alle guter Dinge, hat-
ten wir doch morgen abend in Bilbao
Halbzeit. Der Ruhetag in Bilbao musste
aber verdient werden. In der 7. Etappe
quälten wir uns durch einen immensen
Lastwagenverkehr. Die Ungetüme spieen
schwarzen Rauch aus allen Rohren, als
hätten sie etwas gegen die Velofahrer.
Entsprechend schwarz waren unsere Ge-
sichter und Kleider am Abend. Kurz nach
der Grenze in Spanien überholten mich 2

Polizeiautos. Etwa 100 Meter vor mir stie-
gen die Beamten aus, die Maschinenpi-
stolen im Anschlag und stürmten ein Ho-
tel. Baskenland! Hundemüde kam ich in
Bilbao an und war froh, dass ich für ei-
nen Tag das Velo in die Ecke stellen
konnte.

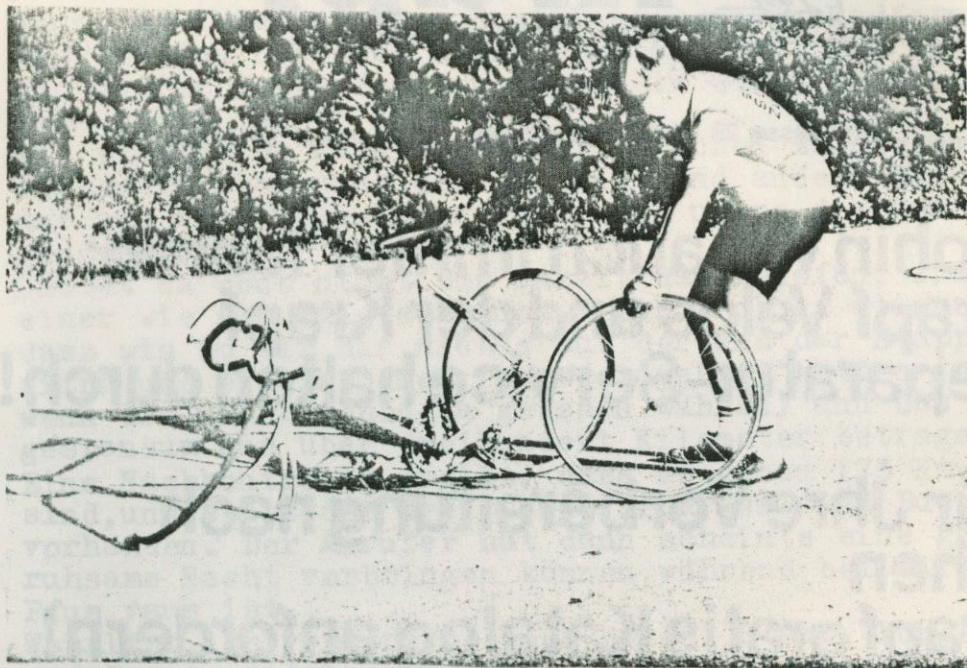
Den Ruhetag verbrachten wir hauptsäch-
lich mit Schlafen, gut Essen, und gegen
Abend schlenderten wir noch durch die
engen Gassen von Bilbao.

Am 23. Juli wurde die zweite Halbzeit in
Angriff genommen. Wir pedaltan von Bil-
bao nach Reinosa. Das Wetter war eher
trübe, und von der sicher schönen Land-
schaft (man wädhnte sich im Emmental)
konnten wir nicht viel erspähen. Zudem
fuhren wir von 0 auf 900 Meter ü. M. Mög-
lich, dass ich dieses Höhenunterschieds
wegen noch etwas mehr schnaufen
musste als üblich. Am Sonntag ging's
über die spanische Hochebene nach Le-
on.

fortsetzung folgt

Mit dem Velo nach Portugal 3

von Kurt Stocker



Eine herbschöne Landschaft zwischen 1000 und 1200 Metern Höhe. Riesige Ährenfelder, deren reife Halme nur etwa 30 cm hoch werden, die ersten Palmen, imposante Disteln und über dem ganzen ein strahlend blauer spanischer Himmel. So richtig ein Grund, die Landschaft zu geniessen. Wahrscheinlich habe ich zuwenig aufgepasst, fuhr in ein Schlagloch und hatte am hinteren Reifen einen «Knaller». Ich war mutterseelenalleine, und während des Aufziehens des neuen Reifens machte ich mir Gedanken bezüglich der Einsamkeit in dieser grossartigen Gegend.

In Leon übernachteten wir im Hotel San Marco, einem 5-Sterne-Hotel, mit piekfeiner Bedienung und gutem Essen. Wir kamen uns bei unserer Ankunft in unseren verschwitzten Anzügen zwar etwas schäbig vor in der Hotelbar. Doch der Durst war grösser als die Hemmungen. Leon ist übrigens reich an Kunstschätzen und Baudenkmälern, ich taufte es im geheimen das Rom von Spanien. Am anderen Morgen versprach uns Petrus

schon früh einen heissen Tag. Dies traf denn auch ein, in den Hochtälern herrschte eine glühende Hitze. Diese Hitze wurde noch verstärkt durch einen heissen Wind, der hin und wieder das Tal hinauf blies. Entsprechend gross war auch wieder unser Getränkekonsum, und die zwar nur spärlich vorhandenen Beizlein in dieser Gegend hatten Hochbetrieb. Kurz nach Mittag passierten wir die portugiesische Grenze. Für den Zöllner musste unser Erscheinen eine Abwechslung sein. Er spornte uns jedenfalls mit südländischen Gesten an. Meinten wir, dass in Spanien die Strassen schlecht waren, mussten wir uns in Portugal eines anderen befehlen lassen. Aus irgendwelchen Gründen haben die portugiesischen Strassenbauer eine Technik entwickelt, bei der gewisse Steine aus dem Asphalt ragen, und es ist unmöglich, diese Steine einzeln zu umfahren. Das bereits schon lädierte Gesäss musste wohl oder übel «Zusatzschläge» in Kauf nehmen.

Es ist übrigens verwunderlich, welche Schläge die Velos aushielten. Als Krönung dieser Etappe mussten vor dem Ziel noch etwa 5 Kilometer Kopfsteinpflaster durchfahren werden, immer leicht steigend und bei dieser Hitze und nach 180 Kilometern! Da hat wohl noch mancher geflucht.

Aber heute ist ja eine kurze Etappe, nur 138 Kilometer lang. Am Schluss zwar mit zwei Pässen gespickt, aber auch das werden wir schaffen. Und auf dieser Etappe kam, was eigentlich einmal kommen musste, die geplante Route war gesperrt, und wir mussten eine Umleitung von ungefähr 30 Kilometern und 500 Meter Höhendifferenz in Kauf nehmen, also anstelle von 138 Kilometern gab es dann letzten Endes doch 170 Kilometer. Bei einer Abfahrt stürzte kurz vor mir ein Kollege. Er wollte einem Schlagloch ausweichen, fuhr dann auf eine Kiespartie und konnte so die Linkskurve nicht mehr erwischen. Er landete im Strassengraben und hat sich leider das Kinn aufgeschlagen; es musste genäht werden.

Die drittletzte Etappe führte uns über 210 Kilometer von Vila Real nach Coimbra, der Universitätsstadt von Portugal. Den höchsten Punkt dieser Etappe erreichten wir nach rund 70 Kilometern, und wir erklommen eine Höhe von 1000 Metern. Ich währte mich in diesen portugiesischen Tälern wie im Tessin. Die Vegetation ist üppig grün, an den Terrassen der Berge kleben kleine Dörfer mit grossen, weissen Kirchen, deren Uhren die Stunden mit einem Glockenspiel angeben.

Die restlichen zwei Etappen hatten wir dann im Flug hinter uns. Nach einem erquickenden Bad in Nazare, im Atlantik, feierten wir bereits schon unsere Ankunft in Lissabon etwas vor. Obwohl uns Kopfsteinpflaster und der zeitweilige Regen ziemlich zugesetzt hatten, brachen wir am anderen Morgen zur letzten Etappe nach Lissabon auf. 25 Kilometer vor dem Ziel wurden wir von der Polizei in Empfang genommen, und das ganze Feld wurde mit Blaulicht und Sirene durch Lissabon in das Hotel Penta geführt. Für jeden, glaube ich, ein erhebendes Gefühl, als er in Lissabon eintraf. Das grosse Achselklopfen und Gratulationenaustauschen begann, man duschte, zog sich um und war insgeheim glücklich, die lange Reise geschafft zu haben, die lange Reise mit all ihren Strapazen: den Witterungseinflüssen, den schlechten Strassen, dem grossen Durst, den Defekten, den teilweise unruhigen Hotels usw. Ich bin aber überzeugt, dass nach einer Weile das Negative vergessen sein wird. Zurückbleiben werden die Schönheiten und die geselligen Stunden, die diese Tour mit sich brachte.

Unter der Rubrik «Briefkasten» veröffentlichen wir Ihre Anfragen. Wir geben Ihnen gerne Auskunft. Senden Sie Ihre Fragen an das Redaktionskomitee.

Redaktionsschluss für das Bulletin Nr. 4 ist am
15. Juni 1984

Nr. 4 erscheint im Juli, also noch vor dem Start
von Bern - Athen !